RAPPORT

Nationale Adviesgroep Cabinelucht

In dit rapport staan de gezichtspunten van de leden van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht. De voorzitter van de adviesgroep biedt dit rapport aan de staatssecretaris aan met het verzoek het te benutten in de verdere beleidsvorming.

Datum	10 mei 2016
Status	definitief

In het Overlegorgaan infrastructuur en milieu (zie Wet overleg infrastructuur en milieu) voeren (de vertegenwoordigers van) de minister en staatssecretaris overleg met betrokkenen en hun organisaties over beleidsvoornemens op het gebied van infrastructuur en milieu. Het Overleg wordt voorgezeten door een onafhankelijke voorzitter.

Voorwoord

Hierbij treft u de eerste rapportage van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC) aan.
In deze rapportage staat de voortgang van de Europese onderzoeken naar de kwaliteit van de cabinelucht centraal.
Tevens zijn er door de NAC aandachtspunten naar aanleiding van deze onderzoeken geformuleerd. De NAC benadrukt in haar rapportage het belang van de samenhang van deze onderzoeken, ook al verschillen deze in diverse opzichten van elkaar.
De NAC vraagt in haar rapportage tevens aandacht voor onderbelichte vragen, die niet aan de orde komen bij de vermelde onderzoeken.

Mei 2016

Pieter Jan Biesheuvel
Onafhankelijk voorzitter Nationale Adviesgroep Cabinelucht

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds enige jaren is een discussie gaande over de kwaliteit van de cabinelucht in vliegtuigen. Het vraagstuk speelt internationaal: vliegen en vliegtuigen bouwen is immers een internationale activiteit met veel internationale regels. De discussie speelt nadrukkelijk ook in Nederland: onder het personeel van luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsbedrijven, in de wetenschap, de pers en de Tweede Kamer. Er zijn vragen en zorgen over de mogelijkheid van giftige stoffen in de cabinelucht en de mate waarin deze stoffen gezondheidsklachten kunnen veroorzaken. De stof TCP[1] krijgt daarbij de meeste aandacht. Het is niet uitgesloten dat ook andere stoffen een rol kunnen spelen. Vier Europese trajecten onderzoeken verschillende aspecten van het vraagstuk.

De directe aanleiding voor de oprichting van de NAC was een brief van 2 juni 2015 aan de Tweede Kamer van toenmalig staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.
In haar brief schrijft staatssecretaris Mansveld het volgende: ‘Met de vier Europese initiatieven worden alle invalshoeken van deze problematiek onderzocht, maar er is wel sprake van een complexe structuur. Het houden van overzicht en het tijdig op de juiste plaats agenderen van vraagstukken is daardoor uitdagend. Daarbij hecht ik er aan dat alle stakeholders goed worden geïnformeerd over de voortgang en de mogelijkheid krijgen om nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te agenderen. Gelet op het bovenstaande zal ik een “Nationaal Adviesgroep Cabinelucht” (NAC) instellen.’

Naar aanleiding van de brief van toenmalig staatssecretaris Mansveld is in de zomer van 2015 onderzocht hoe de NAC vorm te geven. Het bij wet ingestelde Overlegorgaan infrastructuur en milieu (OIM) bleek een geschikt instrument te zijn om de NAC bij onder te brengen. De Wet overleg infrastructuur en milieu waarborgt onder andere dat de vergaderingen worden voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Tevens regelt deze wet de beschikbaarheid van een onafhankelijke secretaris.

De NAC zal jaarlijks rapporteren aan de staatssecretaris. In de jaarlijkse rapporten zal de NAC ingaan op de ontwikkelingen bij de vier Europese initiatieven en de staatssecretaris adviseren over de Nederlandse inbreng in de Europese initiatieven. Daarbij zal de NAC bijvoorbeeld aandacht vestigen op samenhang tussen de vier initiatieven en onderbelichte vragen. Verder kan de NAC tussentijds advies uitbrengen. De aanleiding daarvoor kan zijn nieuw onderzoek, actuele ontwikkelingen in de discussie over cabinelucht of adviesvragen van de staatssecretaris.

1 Er zijn tien varianten (isomeren) van TCP: T(o,o,o)CP; T(m,m,m)CP; T(m,m,p)CP; T(m,p,p)CP ; T(p,p,p)CP ; T(o,o,m)CP; T(o,o,p)CP; T(o,m,m)CP; T(o,m,p)CP; T(o,p,p)CP

1.2 Doel rapportage

Dit rapport is de eerste van de jaarlijkse rapportages aan de staatssecretaris. De NAC geeft hiermee invulling aan de opdracht zoals geformuleerd in de brief van toenmalig staatssecretaris Mansveld aan de Tweede Kamer van 2 juni 2015:

‘De NAC zal in ieder geval worden belast met adviseren over:

- ontwikkelingen (waaronder nieuw onderzoek) die relevant kunnen zijn voor de gekozen strategie;
- de wenselijkheid van additioneel (internationaal) onderzoek;
- de Nederlandse inbreng in de Europese onderzoekstrajecten.’

2 Europees traject: REACH

2.1 Omschrijving traject

REACH is een Europese verordening over de productie van en handel in chemische stoffen. Het beschrijft waar bedrijven en overheden zich aan moeten houden. REACH staat voor: Registratie, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen. Een van de verplichtingen in deze verordening is dat producenten en importeurs van chemische stoffen alle stoffen registreren die ze met minimaal 1 ton per jaar produceren of importeren. Bij de registratie moet de producent of importeur (registrant) onder meer aangeven of de stof schadelijk is en vermelden hoe een gebruiker er veilig mee om kan gaan. Er wordt onder andere standaard rekening gehouden met verschillen in gevoeligheid tussen mensen (extra correctiefactor bij afleiden van drempelwaarde).

De stofevaluatie volgt een vast proces met het maken van een ontwerpbesluit, meerdere commentaarrondes, en tussentijdse aanpassing van het ontwerpbesluit. In deze fase is de evaluatie vertrouwelijk. Als er door het lidstatencomité unanieme overeenstemming wordt bereikt, dan wordt het besluit goedgekeurd door het Europees Chemicaliënagentschap (ECHA), waarna de registranten worden geïnformeerd en het besluit openbaar wordt gemaakt. De registranten zijn verplicht binnen de in het besluit vastgelegde termijn de gevraagde informatie aan te leveren aan ECHA. Nederland evalueert vervolgens deze informatie. Mogelijke conclusies zijn dat a) alle risico's voldoende beheerst zijn met de huidige maatregelen, of b) dat de risico's niet voldoende zijn afgedekt en verdere maatregelen nodig zijn. Voorbeelden van maatregelen zijn restrictie van het gebruik van de stof of geharmoniseerde classificatie.

2.1.1 *Proces en stand van zaken stofevaluatie TCP*[2]

Nederland heeft bevorderd dat TCP wordt geëvalueerd middels een stofevaluatie. De oorspronkelijke zorg met betrekking tot TCP was de mogelijke persistentie en bioaccumulatie van de stof in het milieu. Vanwege de mogelijke neurotoxische eigenschappen van TCP en gezondheidsproblemen bij vliegend personeel is de evaluatie uitgebreid met een zorg voor de gezondheid van de mens op basis van de mogelijke neurotoxische potentie van TCP. Tijdens dit proces wordt bepaald of er een zorg is dat de stof een mogelijk risico vormt voor mens of milieu. Dit heeft ertoe geleid dat er formeel een zorg is en er verdere informatie gevraagd wordt van de registranten van de stof om de zorg voor een risico te kunnen bevestigen of weg te nemen. Als de zorg over TCP in het proces bevestigd wordt, dan kunnen er verdere maatregelen getroffen worden om het risico te beheersen.

De stappen voor de stofevaluatie van TCP en bijbehorende data staan in bijlage 1. Op dit moment zit het proces in stap 5. Het ontwerpbesluit wordt voorgelegd aan ECHA en alle lidstaten. Zij hebben 30 dagen om een voorstel voor wijziging in te dienen. Vervolgens worden deze voorstellen voor wijziging voorgelegd aan de registranten. Zij hebben 30 dagen om commentaar in te dienen. Op basis van de voorstellen en commentaren past Nederland waar nodig het ontwerpbesluit aan en zal in mei of juni het lidstatencomité overeenstemming zoeken.

2 Officiële naam van de geregistreerde stof is Reaction mass of 3-Methylphenyl di-4-methylphenyl Phosphate and 4-Methylphenyl di-3-methylphenyl Phosphate and tris(3-methylphenyl)phosphate

2.2 Aandachtspunten NAC voor REACH traject

De NAC constateert dat Nederland op een adequate wijze de mogelijkheid heeft benut om de vragen met betrekking tot luchtvaart in te brengen.
De NAC acht het noodzakelijk dat Nederland zich maximaal blijft inspannen om de kansen van het REACH-traject te benutten. Dat betekent onder meer:

- Maximale aandacht voor alle isomeren die aan de orde zijn;
- Waar mogelijk TCP-specifieke informatie over verschillen in gevoeligheid tussen mensen gebruiken

Afzonderlijk van de stofevaluatie vraagt NAC aandacht voor de wijze waarop drempelwaarden voor piekbelasting en voor continue belasting afgeleid worden. Dit proces dient te worden gekoppeld aan situaties die zich in de luchtvaart voordoen. Verder zou de NAC graag een combinatie zien van het effect van piekbelastingen bij fume events en anderzijds van langdurige blootstelling aan lage concentraties. Bij onderzoek naar effecten van langdurige blootstelling aan lage concentraties moet expliciet worden bepaald wat bij een normaal functionerend luchtverversingssysteem aan concentraties TCP voorkomt. Bij de term ‘langdurig’ moet rekening worden gehouden met maxima die qua vlieguren per jaar en dienstjaren feitelijk aan de orde zijn.

NAC heeft kennisgenomen van de processen van REACH. De NAC constateert dat er is gezocht naar een evenwicht tussen vertrouwelijkheid en gedegen onderbouwing enerzijds en transparantie en snelheid anderzijds. De NAC onderkent het belang van dit evenwicht. Binnen dit spanningsveld dringt de NAC er op aan dat Nederland zich maximaal inzet om het tempo te verhogen en de transparantie te bevorderen.

3 Europees traject: EASA

3.1 Omschrijving traject

The European Aviation Safety Agency (EASA) heeft een Notice of Proposed Amendment (NPA)[3] uitgebracht die aangeeft dat de kwaliteit van de cabinelucht geen aanleiding is om richtlijnen op te stellen vanwege risico's voor de Luchtvaartveiligheid. Mede op aandringen van Nederland heeft EASA inmiddels besloten om meer onderzoek te verrichten naar de kwaliteit van de cabinelucht. Daarbij is van belang dat EASA als certificeerder van luchtvaartuigen een bredere verantwoordelijkheid kent dan veiligheid.

EASA heeft gepland om daar medio 2017 een groot onderzoek naar te starten. Om de focus van dat onderzoek scherp te krijgen is besloten een tweetal vooronderzoeken te doen.

In het voorjaar van 2015 is een eerste inventariserend onderzoek gestart met als titel; 'Preliminary Cabin Air Quality Measuring Campaign'. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een consortium van Fraunhofer Institute for Toxicology and Experimental Medicine en Medizinische Hochschule Hannover Analytisch-toxikologisches Labor. Het doel van dit onderzoek is te bepalen welke meetmethode en welke steekproef genomen zou moeten worden om een optimaal meetresultaat te verkrijgen.

Het tweede onderzoek is op 11 november 2015 gegund aan het consortium onder leiding van TNO voor het uitvoeren van het project, 'Characterisation of the toxicity of aviation turbine engine oils after pyrolysis (AVOIL)'. Voor de uitvoering van dit project is een consortium opgezet waarin TNO en RIVM samenwerken met IRAS (UU) en IVM (VU Amsterdam). ADSE en KLM voorzien waar nodig het consortium van technische informatie. De duur van het project bedraagt 10 maanden en zal in het najaar van 2016 worden afgerond.
Doel van het onderzoek is de karakterisering van chemische stoffen en de toxische effecten hiervan in de emissies van vliegtuigoliedampen. Hierbij worden de effecten van verbrandings- en/of pyrolyseproducten meegenomen, en is het onderzoek gericht op een mengsel van stoffen in plaats van op één specifieke stof. Voor het bepalen van de toxische effecten van de damp wordt allereerst een *in vitro* humaan longmodel toegepast om een realistische nabootsing van de long barrière in de mens te maken. Vervolgens worden de producten uit dit model gebruikt in een neurologisch *in vitro* model om de neurotoxiciteit te bepalen.
Achtergrond van dit onderzoek is de groeiende bezorgdheid binnen de luchtvaartwereld over het mogelijk optreden van gezondheidseffecten bij piloten, cabinepersoneel en passagiers tijdens vrijkomen van oliedampen in de cockpit en cabine van vliegtuigen. De luchttoevoer in de cockpit en passagierscabine wordt gecontroleerd door de Environmental Control System (ECS). De luchttoevoer bij het grootste deel van de bestaande vloot bestaat uit 'bleed air' die wordt gehaald vanuit de compressiekamers (hoge druk gedeelte van ingehaalde omgevingslucht) van de motor en via de ECS wordt geconditioneerd voor cockpit en cabine. Door eventuele lekkages vanuit de motor kan de 'bleed air' worden vervuild met verdampte olie en kunnen deze terechtkomen in de luchttoevoer naar de cockpit en cabine.

3.2 Aandachtspunten NAC voor EASA traject

De NAC acht EASA in de positie om alternatieven (bijvoorbeeld andere oliën) af te dwingen. De NAC wil daarbij benadrukken dat een integrale afweging van belang is: om duidelijkheid te krijgen over alle potentieel schadelijk effecten is een gedegen analyse van alternatieven

3 CRD to A-NPA 2009-10 28 May 2011
http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%20to%20A-NPA%202009-10.pdf

nodig. Pas na afronding van een gedegen analyse is een besluit over aanbevelen of zelfs verplichten van alternatieven aan de orde.

Het is wenselijk dat wordt geborgd dat de opgedane ervaring van de vooronderzoeken van EASA ingezet wordt voor het hoofdonderzoek.

De EASA trajecten bieden de kans naar de volle breedte van luchtkwaliteit te kijken inclusief de eisen die aan een vliegtuig in het kader van certificatie worden gesteld. Daarbij kan EASA rekening houden met de resultaten die vanuit REACH, CEN en Future Sky Safety worden aangeleverd. De NAC is daarom van mening dat Nederland dient te bevorderen dat EASA een coördinerende rol neemt voor de Europese aanpak. Daarbij is EASA in Europa in de beste positie om afstemming met andere vliegtuigproducerende landen te realiseren.

4 Europees traject: CEN

4.1 Omschrijving traject

Europese vakbonden hebben in 2013 een voorstel ingediend bij de Europese normalisatie organisatie (CEN) voor het opstellen van normen voor de luchtkwaliteit aan boord van vliegtuigen. Het Franse normalisatie instituut AFNOR heeft het voorstel gesteund en zich bereid getoond om het voorzitterschap op zich te nemen van de nieuw te vormen Technical Committee (TC). Dit is door CEN geaccordeerd in 2014 met de oprichting van CEN TC 436,'' Cabin Air Quality on Commercial Aircraft Chemical Agents''. Een brede groep van stakeholders vanuit de Europese luchtvaartsector is vertegenwoordigd in de Technical Committee.

In 2015 (20 april, 1 juli, 23-24 november) hebben drie TC vergaderingen plaatsgevonden met als doel consensus te verkrijgen rondom de scope en werkwijze van de TC en haar Technical Groups (TG's). De laatste vergadering heeft plaatsgevonden op 10-11 maart 2016. In deze vergadering zijn scope, werkwijze en oprichting TG's geaccordeerd waarmee de formele start van het normalisatieproces is gemaakt. De duur van een normalisatie traject is 3 jaar. Voorafgaand aan de eerste TG vergaderingen (voorzien in tweede helft 2016) doet de CEN in april-mei 2016 een call for experts voor alle Technical Groups.

Scope en TC zijn als volgt geaccordeerd:
'This standard defines requirements and recommendations dealing with the quality of the cabin air on civil aircraft concerning chemical agents potentially originating from but not limited to the ventilation air supplied to the cabin and flight deck.
A special emphasis is on the bleed air contaminants potentially brought into the cabin.
It covers civil aircraft in operation from the period that is defined as when the First person boards the aircraft until the last person leaves the aircraft.
It will in particular focus on the presence of and means to prevent exposure to chemical agents including those that could cause adverse effects taking into account the Precautionary Principle.

TG1: Identify suitable chemical agent marker compounds and regulatory requirements on hazards and safety
TG2: Identification of sampling and measurement methods
TG3: Sensors and training
TG4: Exposure control measures'

4.2 Aandachtspunten NAC voor CEN traject

De NAC constateert dat dit initiatief de volle breedte van de kwaliteit van cabinelucht op een Europees niveau tot zijn aandachtsgebied rekent. De CEN kent processen die zowel inzetten op snelheid als draagvlak binnen lidstaten. Beide aspecten zijn naar de mening van de NAC essentieel.

De NAC constateert dat de CEN aandacht zal besteden aan het bepalen van de gevaren van stoffen en aan meetmethoden. De NAC wil benadrukken dat er evenwicht dient te bestaan tussen enerzijds een gedegen wetenschappelijke afleiding van een norm en anderzijds de mogelijkheid om efficiënt te meten om tot een handhaafbare norm te komen. De aandacht van CEN op controleerbaarheid is naar de mening van de NAC essentieel.

De NAC adviseert de staatssecretaris dat Nederland zeer actief inzet op dit Europese proces dat de volledige breedte van de vragen in ogenschouw heeft.
Die actieve inzet zou vorm moeten krijgen doordat:

- Nederland een vertegenwoordiger heeft in elk van de Technische Groepen (TG1-4)
- Nederland de NAC aanwijst als een adviserend college voor de Nederlandse Norm (NEN). De NEN bepaalt formeel het Nederlandse standpunt. Wanneer daar aanleiding voor is zal de NAC haar advies over een Nederlands standpunt formeel aan de staatssecretaris doen toekomen.

Tijdens de bespreking van de werkwijze van de CEN merkte de NAC op dat er in de structuur en de processen veel nadruk ligt op het bereiken van consensus. De budgetten voor wetenschappelijke onderbouwing lijken beperkt. De CEN heeft als insteek dat men uitgaat van de bestaande situatie en biedt geen ruimte voor fundamenteel wetenschappelijk onderzoek. De NAC is van mening dat Nederland moet aandringen op maximale afstemming met het REACH en EASA traject waar wel ruimte in tijd en geld is voor gedegen kennisvergaring.

5 Europees traject: Future Sky Safety

5.1 Omschrijving traject

Future Sky Safety (FSS) is een Europees transportonderzoeksprogramma op het gebied van Europese luchtvaartveiligheid waarin 33 Europese partners nieuwe aanpakken, methoden en hulpmiddelen ontwikkelen voor luchtvaartveiligheid. Hiertoe wordt gezamenlijk veiligheidsonderzoek uitgevoerd (7 projecten in fase 1) alsmede de veiligheidsonderzoeksprogramma's van de onderzoeksinstituten gecoördineerd. Het programma heeft een looptijd van 4 jaar en is gestart op 1 januari 2015. De 33 partners betreffen Europese onderzoeksinstituten, luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers, systeembouwers, luchtvaartautoriteiten, luchtverkeersregelaars, en universiteiten. Daarnaast is er een Adviesraad met diverse internationale instanties. Het NLR leidt het Future Sky Safety programma.

5.1.1 Project P7: Beperken van risico's van brand, rook en dampen

Binnen FSS Thema 4 ´Het bouwen van luchtvaartuigen die uiterst bestand zijn tegen externe factoren en het verbeteren van de cabineveiligheid´ is het doel van project P7 is om oplossingen te ontwikkelen om de risico's te verminderen van brand, rook en dampen die tot mogelijke gezondheids- en veiligheidsaspecten leiden. Project P7 heeft drie werkpakketten waarvan er zich twee op brandgevaar richten, terwijl het derde (WP7.3) zich richt op luchtkwaliteit aan boord van vliegtuigen.

5.1.2 Werkpakket WP7.3 Effecten van nieuwe materialen, technologieën en systemen op luchtkwaliteit aan boord van vliegtuigen

Werkpakket 7.3 richt zich op het onderzoek van de kansen die technologische ontwikkelingen bieden om de luchtkwaliteit te bestuderen en te verbeteren. Het doel is om de recente ontwikkelingen grondig te bestuderen en zo tot geïntegreerde aanpak te komen om potentieel negatieve invloed te voorkomen van gebrekkige luchtkwaliteit op veiligheid (inclusief gezondheid) van bemanning en passagiers. In het bijzonder wordt meettechnologie onderzocht en een industrieel raamwerk voor het monitoren van de luchtkwaliteit. Werkpakket 7.3 wordt geleid door het NLR.

5.2 Aandachtspunten NAC voor dit traject

De NAC waardeert dat de luchtkwaliteit in vliegtuigen onderzocht wordt in een werkpakket in het grote Future Sky Safety programma dat de veiligheid in brede zin betreft. De Nederlandse rol om dit programma tot stand te brengen en de leidende rollen die Nederland in het programma en in het onderzoek aan de luchtkwaliteit in vliegtuigen heeft, passen uitstekend bij de ambities van de NAC.
Onderzoek naar de kansen die technologisch ontwikkelingen bieden om de luchtkwaliteit te verbeteren sluit aan bij de vraagstelling in het werkprogramma van de NAC naar oplossingen en alternatieven. Het is een aandachtspunt om de rol van het luchtbehandelingssysteem hier specifiek in te betrekken.
Op het gebied van meettechnologie en het monitoren van luchtkwaliteit ziet de NAC mogelijke synergie met de andere Europese trajecten.

6 Aandachtspunten

6.1 Uitwisseling tussen trajecten

Op basis van voorgaande analyse per Europees traject acht de NAC het risico van inefficiënte inzet van middelen door dubbelingen marginaal. Nederlandse vertegenwoordigers (zie bijlage 2) in de verschillende trajecten zouden daar alert op moeten blijven.

De NAC constateert dat er verschillen zijn tussen de verschillende trajecten qua snelheid, participatie van stakeholders, transparantie, oplossingsgerichtheid en doorzettingskracht. De NAC adviseert te zoeken naar een 'best of all worlds':

- de betrokkenheid en verantwoordelijkheid van de industrie van REACH,
- de participatie en de snelheid van CEN
- de focus op oplossingen van Future Sky Safety
- de doorzettingskracht van EASA

De NAC heeft kennis genomen van de voorgestelde aanpassing van de basic regulation: de verordening die onder andere de positionering van EASA ten opzichte van andere EU-agentschappen als REACH en EU-onderzoeksprogramma's regelt. De NAC adviseert de staatsecretaris om deze aanpassingen te ondersteunen en er zorg voor te dragen dat EASA daarop zoveel mogelijk participeert en de coördinerende rol binnen luchtvaart oppakt.

6.2 Onderbelichte vragen

De NAC realiseert zich dat een zeer aanzienlijk deel van de huidige vloot nog jaren van productie voor zich heeft. Voorkomen moet worden dat indien over een aantal jaren blijkt dat er daadwerkelijk sprake zou zijn van een gezondheidsprobleem, de ontwikkeling van oplossingen dan pas wordt gestart. De NAC acht het gewenst dat EASA de ontwikkelingen op het gebied van realiseerbare innovatie binnen de bestaande vloot in kaart brengt.

De NAC constateert dat de informatie en analyses die op basis van de Europese meldingsverordening moeten worden geleverd beter kunnen worden benut. Doel is daarbij om meer zicht te krijgen op de verschillende oorzaken en effecten van fume events.

7 Slot

De NAC zal in het komende jaar de lopende trajecten blijven volgen. De NAC blijft alert op de aanpak in de sporen, overlap en witte vlekken.

In het komende jaar zal de NAC daarnaast stakeholders en kennisdragers binnen Nederland uitnodigen om te bezien welke aspecten extra aandacht behoeven. Daarbij zal in ieder geval de wijze waarop mensen met mogelijk gerelateerde gezondheidsklachten zich kenbaar kunnen maken aan de orde komen.

Colofon

Voorzitter	Pieter Jan Biesheuvel
Contactpersoon	
Kenmerk	OIM-2016/102726
Bijlage(n)	1. REACH stofevaluatieproces voor TCP 2. Overzicht Nederlandse betrokkenheid bij Europese trajecten

Bijlage 1: REACH stofevaluatieproces voor TCP

	Actie	Wanneer
1	Plaatsing van TCP in het actieplan (CoRAP [a]) van stoffen die geëvalueerd gaan worden.	2012
2	Beoordelend lidstaat Nederland evalueert de dossiers en schrijft een ontwerpbesluit met informatievereisten. Dit ontwerpbesluit is in maart 2015 ingediend bij het Europese Chemicaliënagentschap (ECHA).	Maart 2014 – maart 2015
3	ECHA stuurt het ontwerpbesluit naar de registranten. Zij hebben 30 dagen de tijd om eventuele commentaren op te stellen. Voor TCP hebben alle drie de registranten commentaren ingediend.	April 2015
4	Nederland evalueert de commentaren en past waar nodig het ontwerpbesluit aan. In deze periode is er twee keer overleg geweest tussen Nederland (RIVM) en de registranten over de ingediende commentaren. Op 3 maart is het aangepaste ontwerpbesluit ingediend bij ECHA.	Mei 2015 – maart 2016
5	Commentaarronde (3 maanden): Het ontwerpbesluit wordt voorgelegd aan ECHA en alle lidstaten, zij hebben 30 dagen om een voorstel voor wijziging in te dienen. Vervolgens worden deze voorstellen voor wijziging voorgelegd aan de registranten, zij hebben 30 dagen om commentaar in te dienen. Op basis van de voorstellen en commentaren past Nederland waar nodig het ontwerpbesluit aan.	Maart t/m juni 2016
6	Finalebesluit tijdens de vergadering van het lidstatencomité. Als alternatief kan er voorafgaand aan de vergadering (in mei) al overeenstemming worden bereikt via een schriftelijke ronde.	Juni 2016
7	Officieel besluit naar de Registranten namens ECHA en start van doorlooptijd voor het aanleveren van de vereiste informatie. Daarnaast publicatie van het besluit op de website van ECHA.	Verwacht in augustus/september 2016
8	Aanleveren van de benodigde informatie door de registranten.	…
9	Evaluatie van aangeleverde informatie door Nederland.	…
10	Opstellen van conclusiedocument. Hierin staat of de risico's beheerst zijn, of dat er verdere maatregelen nodig zijn	…

[a] CoRAP = Community Rolling Action Plan.

Bijlage 2: overzicht Nederlandse betrokkenheid bij Europese trajecten

Europees traject	**Nederlandse betrokkenheid**
REACH	RIVM en IenM
EASA	TNO en RIVM
CEN	TG1: RIVM TG2: TNO TG3: TNO TG4: geen betrokkenheid
Future Sky Safety	NLR